



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 121]
No. 121]नई दिल्ली, मंगलवार, जुलाई 13, 2004/आषाढ़ 22, 1926
NEW DELHI, TUESDAY, JULY 13, 2004/ASADHA 22, 1926

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकारण

अधिसूचना

संम्बाद, 8 जुलाई, 2004

सं० टीएमपी/63/2003-एमओपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकारण एतद्वारा दक्षता योजित प्रशुल्क (ईएलटी) योजना में संशोधन के लिए भोर्मुगाओं पत्रन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएमपी/63/2003-एमओपीटी

भोर्मुगाओं पत्रन न्यास

आधेदक

आदेश

(जून 2004 के 22 वें दिन पारित)

1. यह प्रकरण दक्षता नियोजित प्रशुल्क (ईएलटी) योजना में संशोधन के लिए भोर्मुगाओं पत्रन न्यास (एमओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. ईएलटी योजना को शिक्षी वार, इस प्राधिकारण द्वारा दिनांक 31 जनवरी 2000 के अपने आदेश के माध्यम से संशोधित किया था। कर्तमान संशोधित ईएलटी योजना उन योरों पर जो सामान्य / न्यूनतम (अस्तीका) समव से पहले घूम जाते हैं, पूरक प्रकार के रूप में लंबर छलने से एक्स्ट्रीम समव के लिए सामान्य बंदरगाह प्रकार / संतरणात् प्रकार के 40% तक न्यूनतम का प्राप्यता करता है। इसी प्रकार, यदि योर मानकों से आवे निकलता है तो उसे 40% घूम देने का भी प्राप्यता करता है। कट-ऑफ सीमा का न्यूनतम सीमा अंतर्गत छिसीभी योर के लिए मान निर्धारित करने का सुन्दर भी नियांरित किया जाता है। ईएलटी योजना को संशोधित करने वाली विनियन इसी तरह से है: इस प्रकरण से संबंधित एक प्राप्यता नियानुसार है:-

‘इस योजना के प्रशुल्क से घूमने का समव फोटो के पात्र में प्रदेश करने के समव से कारबंद होना (वर्षात् यह समव जब कार्ड फोटो पत्रन में रिपोर्टिंग स्टेशन से घूमने पर लंबर छलता है) और कार्ड प्राप्यता के पूरा होने तक बदल से प्रस्ताव करने के समव बढ़ होना।’

2.2. यहाँ यह उत्तराख करना प्राप्यता की दिया गया कि 2001 में वर्षान योजना की उन आशाओं पर कि पत्रन को उन कारणों के लिए अपने प्रत्याहन त्वाग्ने हाँ ये यिनके लिए यह उत्तराख नहीं है अर्थात् रिपोर्ट द्वारा कार्डों के समूहन में विस्तार के कारण, एमओपीटी का अनुरोध इस प्राधिकारण द्वारा आदेश में वर्णित कारणों से असंविधान कर दिया गया था। यिप्स द्वारा कार्डों के समूहन में विस्तार के संबंध में इस प्राधिकारण ने 20 सितंबर 2001 के अपने आदेश में विनियोजित कर की:-

“सिपर्ट द्वारा कार्डों के समूहन में संशोधित विस्तार को पत्रन द्वारा प्राप्यता के माध्यम से विनियोजित करना चाहिए। पत्रन के बल उन योरों को प्रदेश करने दे सकता है यिनके पात्र, संशोधित विनियोजित द्वारा इस विवर में लिए गए प्राप्यता के अनुसार, स्टेशन कर्ड में लदाव के लिए एक्स्ट्रीम समव करने के लिए बंदरगाह बंदरगाह प्रकार समान होने वाली एमओपीटी के दरमान में वर्षान प्राप्यता करने वाला तदान के लिए पर्याप्त कार्डों की प्रतीक्षा से बदलते पर बेकार यात्रे योरों से विनियोजित करने के लिए एमओपीटी के दरमान में देशी ही प्राप्यता है।”

एमओपीटी को जलाह दी जारी है कि दिए रए सुखावों का अवधान करे और वह दरमान की वर्तमान सशर्तताओं में कोई संशोधन अपेक्षित है तो समुक्त प्रस्ताव लाए। एमओपीटी के लिए वह उपकारी होना बहि वह ऐसा प्रस्ताव तैयार करते समय अपने उपयोगकर्ताओं से परामर्श कर ले। तथापि वहाँ उल्लेख करना प्रासादी होना कि ईएलटी योजना में वास्तविक कार्य निष्पत्तन नपते हुए, गोत्रों द्वारा कार्य की प्रतीक्षा में बदली में बेकार रहने की अवधि को सी विज्ञापन रहेगा, वहाँ कि इन विलम्बों को न्यूराइम (कट-ऑफ) सीधा नियमित करते समय बिना रहा है।"

31. तत्पश्चात्, यह बताया गया है कि एमओपीटी ने वर्ष 2002 में व्यापारियों को यह सुनिश्चित करते हुए परिपत्र जारी किए थे हैं कि ईएलटी योजना के प्रयोग से धूमने का समय संबंधित नियोतक द्वारा घोषित स्टॉक के आवार पर पर्याप्त कार्यों अर्थात् स्टॉक बार्ड में पासल आकार के 90% की उपलब्धता और उसके लदाई के लिए तैयार होने के समय से निना जाए।

32. इन परिपत्रों के संदर्भ से गोत्रा मिनरल और एक्सपोर्ट्स एसोसिएशन (जीएमओईए) और मार्गुगाड़ा शिप्स एजेन्ट्स एसोसिएशन (एमएसएए) ने यह आरोप लगाते हुए अपने अभ्यावेदन प्रस्तुत किए हैं कि एमओपीटी ने टीएमपी की स्वीकृति के बिना ही वास्तविक टर्न अरालंड की गणना की विधि को बदल दिया है और इसलिए उन्होंने टीएमपी से, इन परिपत्रों को पूर्वव्यापी प्रमाद से बाप्स लेने के लिए एमओपीटी आवश्यक निरेश जारी करे।

33. फ्रंचुटर में, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि टर्न अरालंड समय की गणना की विधि में संशोधन, टीएमपी के नियोतों के अनुसार और सभी संबंधितों को अपेक्षित सूचना देते हुए किया गया है। इसने ईएलटी योजना के अन्तर्गत वर्तमान सशर्तताओं में कोई परिवर्तन नहीं किया है और इसलिए जीएमओईए तथा एमएसएए के अभ्यावेदन विचार करने वाले नहीं हैं।

4. इस पृष्ठभूमि में एमओपीटी ने ईएलटी योजना में संशोधन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एमओपीटी द्वारा उस प्रस्ताव में उठाए गए कुछ बिन्दु निम्नानुसार हैं:-

- (i) यूकि ईएलटी योजना का उद्देश्य पत्तन न्यास की मापन क्षमता (बदाना) है, उपयोगकर्ताओं की किसी असमता का पत्तन के राजस्व पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं पड़ना चाहिए।
- (ii) टीएमपी के आदेश के अनुसार, एमओपीटी पत्तन न्यास में केवल उन्हीं पोतों को प्रवेश करने दे रहा है जिनके पास स्टॉक बार्ड में लदाई के लिए पर्याप्त कार्यों (90%) होगा। इसका पत्तन और उपयोगकर्ताओं पर अक्षय प्रभाव पढ़ा है और इसे जारी रहने दिया जाए। वर्तमान पूरक बंदरमाडा प्रमार और छूट जो सामान्य बंदरमाडा / लंबरगाह शुल्क की 40% है, कुछ अधिक जान पढ़ती है और इसे 10%, 20% और 40% के वर्गीकृत स्लैबवार तर दिया जाए।
- (iii) फ्रंचुटर में, एमओपीटी ने स्पष्ट किया है कि टर्न अरालंड समय की विधि में संशोधन, टीएमपी के नियोतों के अनुसार और सभी संबंधितों को अपेक्षित सूचना देते हुए किया गया है। इसने ईएलटी योजना के अन्तर्गत वर्तमान सशर्तताओं में कोई परिवर्तन नहीं किया है और इसलिए जीएमओईए तथा एमएसएए के अभ्यावेदन विचार करने वाले नहीं हैं।

4. इस पृष्ठभूमि में एमओपीटी ने ईएलटी योजना में संशोधन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। एमओपीटी द्वारा उस प्रस्ताव में उठाए गए कुछ बिन्दु निम्नानुसार हैं:-

- (i) यूकि ईएलटी योजना का उद्देश्य पत्तन न्यास की मापन क्षमता (बदाना) है, उपयोगकर्ताओं की किसी असमता का पत्तन के राजस्व पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं पड़ना चाहिए।
- (ii) टीएमपी के आदेश के अनुसार, एमओपीटी पत्तन न्यास में केवल उन्हीं पोतों को प्रवेश करने दे रहा है जिनके पास स्टॉक बार्ड में लदाई के लिए पर्याप्त कार्यों (90%) होगा। इसका पत्तन और उपयोगकर्ताओं पर अक्षय प्रभाव पढ़ा है और इसे जारी रहने दिया जाए।
- (iii) वर्तमान पूरक बंदरमाडा प्रमार और छूट जो सामान्य बंदरमाडा / लंबरगाह शुल्क की 40% है, कुछ अधिक जान पढ़ती है और इसे 10%, 20% और 40% के वर्गीकृत स्लैबवार तर दिया जाए।

5.1. प्रस्ताव को एक प्रश्नालिङ्ग प्रकरण के रूप में पंजीकृत किया जाए और सामान्य परामर्शी प्रक्रिया आइप्य कर्टी बई। पत्तन उपयोगकर्ताओं के विभिन्न निकायों से प्राप्त टिप्पणियों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति प्रतिपूरक सूचना के रूप में एमओपीटी को भेजी गई। इस संबंध में एमओपीटी की ओर से कोई प्रश्नालिङ्ग प्राप्त नहीं हुआ है।

5.2. इस प्रकरण में 18 जनवरी 2004 को एमओपीटी परिसर योजना में संयुक्त सुनवाई की गई थी। उस संयुक्त सुनवाई में पत्तन और उपयोगकर्ताओं ने अपने-अपने पास रखे।

5.3. इस प्रस्ताव के संदर्भ में उपयोगकर्ताओं की कुछ मुख्य आवाजियां निम्नानुसार हैं:

- (i) 90% कार्यों की आवश्यकता पत्तन ने पहले ही लानू कर दी है। वह प्रस्ताव नहीं है। उसने ऐसा टीएमपी के अनुमोदन के बिना किया है। 90% के सिवाय यों लानू करके, एमओपीटी ने अपनी टीएमपी की "टर्न अरालंड टाइम" की परिमाणा को बदल दिया है। ऐसा है तो वे अब जारी रखने के लिए टीएमपी की स्वीकृति यों नाम रहे हैं?
- (ii) मानक बिन्दु ढाटा और वास्तविक तुलनीय होने चाहिए। मानक बिन्दु आकड़ों में 90% की शर्त नहीं थी। उस 90% वास्तविक पर लानू होगा है ताकि मानक बिन्दु यों दायरुहार सामान्यित किया जाना चाहिए।

(ii) ईएलटी योजना को व्यवहर्य बनाने के लिए न्यूनतम (कट-ऑफ) समय में से लंबर ढालने से पूर्ण की प्रतीक्षा अवधि निकाल देनी चाहिए ।

(iv) टीएमओपीटी ने वास्तव में एमओपीटी को समर्तताओं में परिवर्तन के लिए प्रस्ताव करने और उपचारकर्ताओं से परामर्श करने की सलाह दी है । पतन द्वारा इस दिशा में अभी तक कुछ भी नहीं किया गया है ।

(v) प्रेमियम / डॉक के लिए प्रस्तावित स्लेड प्रणाली, प्रथम दृष्टि स्वीकृत है । किन्तु इसका और विलेपन करने की ओर उपचारकर्ताओं से विवार-विमर्श करने की आवश्यकता है ।

6.1. संयुक्त सुनियाई में यह निर्णय दिया गया था कि एमओपीटी विचले छाटा के संदर्भ में ईएलटी योजना का मूल्यांकन करने के लिए और दर्शाव योजना में संशोधन / सुधार हेतु 3 माह के भीतर उपयुक्त सुझाव देंगे । स्टेक वार्ड में 90% कार्गो होने की आवश्यकता पर एमओपीटी को सलाह दी गई थी कि वह विचले पौष्ट वर्षों से संबंधित आंकड़ों का जो अब न्यूनतम सीमा है, विलेवण करे ताकि नई-नई लागू की गई जर्ते को पूरा न करने वाले मामलों की पहचान की जा सके और जीएमओईए और एमएसए के परामर्श से एक माह के भीतर सहमत प्रस्ताव बेजा जा सके । यदि कोई सहमति नहीं दी पाती है तो उपचारकर्ता अपने अलम-अलम भत्ता खाल कर सकते हैं । मोर्मुजायो पतन न्यास (एमओपीटी) और बोका निकल और एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन (जीएमओईए) की संयुक्त समिति बनाएगा ।

6.2. प्रस्तुत में, एमओपीटी ने स्वतया कि ईएसटी योजना के मूल्यांकन के लिए एमओपीटी और जीएमओईए की एक संयुक्त समिति का गठन किया गया था और अभी तक संयुक्त समिति की तीन बैठकें हो चुकी हैं और, जैसाकि जीएमओईए द्वारा अनुरोध किया गया था, ईएलटी योजना पर प्रासंगिक छाटा उनको पहले ही प्रस्तुत कर दिया गया है । 13 अप्रैल 2004 को हुई संयुक्त बैठक में यह विषय दिया गया था कि ईएलटी योजना में संशोधन के लिए एक सहमत प्रस्ताव दो माह की अवधि के भीतर टीएमओपीटी को प्रस्तुत किया जाएगा और उस समय तक क्षारिष्ठ बनाए रखी जाएगी । इस विषय में उपचारकर्ताओं से कोई अलग विवार नहीं मिला है ।

7.1. चूंकि संयुक्त समिति की बैठक में लिए गए विषय के आवार पर पतन ने एक संशोधित सहमत प्रस्ताव प्रस्तुत करना स्वीकार कर दिया है, एमओपीटी के विचाराधीन विचले प्रस्ताव पर और अधिक व्यक्ति व्यक्ति देने का कोई उपयोग नहीं होगा । इस प्रकरण, वारिस लिए गए के स्पृह में बंद किया जाता है ।

7.2. उस्तोंका विभिन्न की वृस्ति में, इस क्षेत्रमा में प्रस्ताव का कोई विस्तृत विलेवण कावशक नहीं समझा गया है । तथापि, पतन द्वारा, इस प्राविकरण की अनुमति लिए गए, स्टेक वार्ड में पार्सल आकार के 90% की समझौता से संबंधित जर्ते लागू करने के बारे में उपचारकर्ताओं द्वारा उठाई गई आपत्ति पर विवार करना प्रासंगिक होगा । इस प्राविकरण ने दिनांक 20 जिताम्बर 2001 के बापने आदेश में पतन को घड़े ही बड़े सलाह दी है कि वह विवरण द्वारा लार्नों के सम्बूद्धन में विलेवण से संबंधित मामले को प्रकातीनी रूप से निकालें । उक्त आदेश में, यह स्पष्ट रूप से कहा गया था कि पतन के बाल उन्हीं पोतों को पतन में प्रमेल करने दे जिसके पास स्टेक वार्ड में, लालान के लिए पर्याप्त कार्गो हो । चूंकि एमओपीटी ने बाबा है कि स्टेक वार्ड में पार्सल-आकार के 90% की सुपलक्ष्यता इक्षित योजना को पूरा कर सकते हैं, इस अवधि में इस प्राविकरण की ओर अधिक अनुमति आवश्यक नहीं समझी जाए है । तथापि यह प्रसंगिक है कि क्षस्तरिक विषयान को प्राप्तिकरण करने वाली जर्ते लागू करते समय, मानक स्तर परिकलित में तदनुसरण परिवर्तन भी किया जाना चाहिए था जिसके लिए एमओपीटी ने अनुमति नहीं दी है । फिर भी, चूंकि एमओपीटी ने अब क्षारिष्ठता बनाए रखना स्वीकार कर दिया है इस मुद्दे पर और अधिक विचार-विमर्श करना आवश्यक नहीं है और ईएसटी योजना, जैसी इस प्राविकरण द्वारा कर्तमान दरमान में निर्धारित की गई है, प्रवालित रहेगी ।

8. परिणाम स्वरूप, और सुपरोक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आवार पर यह प्राविकरण इस प्रकरण को वापिस लिया गया निर्भित करता है, अतएव यह बंद किया जाएगा । ईएलटी योजना, जैसी कि इस प्राविकरण द्वारा दिनांक 27 अगस्त 2002 के अपने आदेश के माध्यम से दरमान में अनुमोदित की गई थी, जारी रखने दी जाती है । संशोधित सहमत प्रस्ताव, जब भी एमओपीटी से प्राप्त होगा, अपनाए जाने वाली सामान्य परम्पराओं प्रक्रिया का गालन करते हुए, उस पर नए सिरे से विचार किया जाएगा ।

अ० ल० बौगिरवार, अध्यक्ष

[सं० विज्ञापन/III/IV/143/04-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION

Mumbai, the 8th July, 2004

No. TAMP/63/2003-MOPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for revision in the Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/63 /2003-MOPT

The Mormugao Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 22nd day of June 2004)

1. This case relates to a proposal received from the Mormugao Port Trust (MOPT) for revision in the Efficiency Linked Tariff (ELT) Scheme.

2.1. The ELT scheme was last revised by this Authority vide its Order dated 31 August 2000. The existing revised ELT scheme prescribes payment of supplementary charge of 40% of the normal berth hire charges / anchorage charges for pre berthing detention period on the vessels which turnaround in a lesser time than the norm / cut off time. Likewise, a rebate of 40% is also prescribed if the vessel exceeds the norms. The formula for determining the cut off limit, i.e. the norm for any vessel has also been stipulated. Of the various conditions governing the ELT scheme, one of the provisions relevant in this case is as follows:

"The turnaround time for the purpose of this scheme will commence from the time of entry of vessel in the Port (i.e. the time a vessel anchors on arrival at the reporting station in the Port) and close at the time of departure from the berth on completion of cargo operations."

2.2. It may be relevant to mention that the request of the MOPT in 2001 for a review of the existing ELT Scheme on the grounds that the port has to forgo its incentive for reasons not attributable to it but, due to delay in aggregating of cargo by shippers was rejected by this Authority for reasons stated in the Order. As regards delay in aggregating of cargo by the Shipper, this Authority in its Order dated 20 September 2001 had observed the following:

"The possible delay in aggregating cargo by the shipper can be tackled by the port operationally. The Port can admit only such vessels to enter the Port, which have adequate cargo for loading at the stack yard, as certified to that effect by the concerned shippers. Further, the existing provision in the Scale of Rates of the MOPT about levying penal berth hire charges for unauthorized occupation of berth beyond the stipulated time period can also be suitably amended to cover the instances of vessels idling at berth for want of sufficient cargo for loading. It is noteworthy that a similar provision exists in the SOR of the JNPT to discourage idling of vessels at the berths."

The MOPT is advised to examine the suggestions made and to come up with an appropriate proposal if any amendment to the existing conditionalities in the Scale of Rates is to be made. It will be useful for the MOPT to consult its users while formulating such a proposal. It is, however, relevant to mention that the period of idling of the vessels at berths for want of cargo will continue to be accounted for while measuring the actual performance under the ELT Scheme since such delays have been reckoned while prescribing the cut-off limit."

3.1. Subsequently, it has been reported that, the MOPT issued circulars to the Trade in the year 2002 conveying that turnaround time for the purpose of ELT Scheme would be reckoned from the time of availability of adequate cargo i.e. 90% of the parcel size in the stack yard and ready for shipment on the basis of stock declared by the concerned exporter.

3.2. With reference to these Circulars, the Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) and Mormugao Ships' Agents Association (MSAA) have submitted representations alleging that the MOPT has changed the method of computation of actual turnaround time without approval of the TAMP and, therefore, requested the TAMP to issue necessary directions to the MOPT for withdrawal of these Circulars with retrospective effect.

3.3. The MOPT in response has clarified that the modifications in the method of computation of the turnaround time is done as per TAMP guidelines and with due intimation to all concerned. It has not made any amendment to the existing conditionalities under the ELT Scheme and hence the representations of GMOEA and MSAA do not merit consideration.

4. In this backdrop, the MOPT has submitted a proposal for revision in the ELT Scheme. Some of the main points made by the MOPT in the proposal are as follows:

- (i). Since ELT Scheme aims at measuring efficiency of the port trust, any inefficiency on the part of the users should not have any adverse effect on the revenue of the port.
- (ii). As per the TAMP Order, the MOPT is admitting only such vessels to enter the port trust which have adequate cargo (i.e. 90%) for loading at the stack yard. This works well for port as well as the users and may be allowed to continue.
- (iii). The existing supplementary berth hire charges and the rebate prescribed at 40% of berth hire/anchorage fee appears to be on a higher side and may be fixed in graded slabs say 10%, 20% and 40%.

5.1. The proposal was registered as a tariff case and usual consultative process was initiated. A copy each of the comments received from the various representative bodies of port users were forwarded to the MOPT as feedback information. No response is received from the MOPT in this regard.

5.2. A joint hearing in this case was held on 16 January 2004 at the MOPT premises in Goa. At the joint hearing, the port and the users have made their submissions.

5.3. Some of the main objections of the users with reference to this proposal are as follows:

- (i). Introduction of 90% cargo requirement has already been made by port. It is not a proposal. They have done so without TAMP's approval. By introducing 90% theory, MOPT has on its own amended TAMP definition of "turnaround time". If that be so, why they now request TAMP's approval to continue?
- (ii). Benchmark data and actuals should be comparable. 90% condition was not there in the benchmark figures. If 90% is applicable for actuals, benchmark should be adjusted accordingly.
- (iii). The pre-berthing detention portion should be removed from the cut off limit for making the ELT Scheme applicable.
- (iv). TAMP has in fact advised MOPT to submit proposal for change in conditionalities and also require port to consult users. Nothing has been done by port in this regard.
- (v). Slab system proposed for premium / penalty is, *prima facie*, acceptable. But, this needs to be analysed further and discussed with users.

6.1. It was decided at the joint hearing that, the MOPT would form a Joint Committee of Mormugao Port Trust (MOPT) and Goa Mineral Ore Exporters' Association (GMOEA) to evaluate the ELT Scheme with reference to past data and make suitable suggestions within 3 months for modification/ improvements in the existing scheme. With reference to the requirement of maintaining 90% cargo at the stack-yard, the MOPT was advised to analyse the figures relating the last five years, which form the cut off limit now, to identify the cases in the past not satisfying the newly introduced condition and to forward an agreed proposal within a month in consultation with GMOEA and MSAA. If no agreement is reached, the users may convey their individual views.

6.2. In response, the MOPT has stated that a Joint Committee of MOPT and GMOEA was formed to evaluate the ELT Scheme and so far three meetings of the Joint Committee have been held and the relevant data on the ELT Scheme as requested by the GMOEA have already been furnished to them. In the joint meeting held on 13 April 2004, it was decided that an agreed proposal for revision of ELT Scheme would be submitted to the TAMP within a period of two months; and till then the status quo would be continued. We have not received any separate views from the users in this regard.

7.1. Since the port has agreed to submit a revised agreed proposal based on the decision taken in the Joint Committee meeting, no useful purpose will be served by pursuing the earlier proposal of MOPT in hand any further. Hence the case is closed as withdrawn.

7.2. In view of the above position, no detail analysis of the proposal is found essential at this stage. It is, however, relevant to deal with one of the main objections raised by the users about introduction of the condition relating to availability of 90% of the parcel size at the stack yard by the port without the approval of this Authority. This Authority in its Order dated 20 September 2001 has already advised the port to operationally tackle the issue about delay in aggregating cargo by the shippers. In the said Order, it has been categorically held that the port may admit only such vessels to enter the port, which have adequate cargo for loading at the stack yard. Since the MOPT has found that availability of 90% of parcel size at stackyard will serve the intended purpose, no further approval of this Authority to this effect is considered necessary. It is, however, relevant that while introducing this condition affecting the actual performance, a corresponding change should also have been made in computing benchmark level which has not been allowed by the MOPT. The objection of the users in this regard is, therefore, found to have force. In any case since the MOPT has now agreed to maintain status quo, it is not necessary to dwell on this issue further and the ELT scheme as prescribed by this Authority in the existing Scale of Rates will continue to be in operation.

8. In the result, and for the reason given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to treat this case as withdrawn and therefore is closed. The ELT scheme as prescribed by this Authority in the Scale of Rates approved vide Order dated 27 August 2002 is allowed to continue. The revised agreed proposal, when received from the MOPT, will be considered afresh following the usual consultation procedure adopted.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT/III/IV/143/04-Exty.]